ルフトハンザカ

B777F型機

者各位の協力のもと、日欧線にB777型機を導入できたことをうれしく思う。

日欧線は世界的にも主要な貿易路線であり、当社の戦略上重要路線だ」などと述べた。

（左から）ANA Cargo嶋崎聡取締役オペレーション事業部長、ドイツ連邦共和国大使館アンスガー・ジッカート一等書記官企業担当、ルフトハンザカーゴ・ミヒャエル・シュトルマー日本・韓国支社長、国土交通省東京航空局成田空港事務所木村茂夫成田国際空港長、成田国際空港会社林田秀喜常務取締役営業部門長

所木村茂夫成田国際空港長は「双発機で世界最大の新鋭貨物機が成田に就航することで、日独間、さらには東アジア－欧州間の貿易が一層活発化していくことに期待している」などと述べた。成田空港としては、駐機場増設や管制機能高度化などで発着発着容量が年間30万回に拡大して1年経った。旅客実績は堅調に推移しているが、貨物取扱量は2015年通年で203万600トンと14年実績をやや下回り、伸び悩んでいる状況だと説明した。

ドイツ連邦共和国大使館は「eAWB Developer」賞。eAWB比率向上に大きく貢献したため▽日本通運＝「eAWB Jumper」賞。eAWB件数が最も向上したため▽パナルピナ・ワールド・トランスポート・ジャパン「eAWB Champion Osaka & Nagoya」賞。大阪・名古屋地区で最高のeAWBパフォーマンスを達成したため。

LCAGは引き続き、電子化推進に向けた全ての顧客に対して働き掛けていく方針だ。

項目別に最も優れた会社を招待して表彰し、夕食会を開いた。

LCAGは2015年1～12月の期間、主要フォワーダー21社を対象に個別の目標を設定。その達成度を毎月、「ePerformance Report」として発表していた。「ePerformance Award 2015」で表彰した顧客企業および項目、理由は次のとおり。

キューネ・アンド・ナーゲル＝「eAWB Booster」賞。eAWB比率が最も向上したため▽西濃シェンカー＝「eAWB Generator」ー・エイチ・エル・ジャパン＝「eAWB Developer」賞。eAWB比率向上に大きく貢献したため▽日本通運＝「eAWB Jumper」賞。eAWB件数が最も向上したため▽パナルピナ・ワールド・トランスポート・ジャパン「eAWB Champion Osaka & Nagoya」賞。大阪・名古屋地区で最高のeAWBパフォーマンスを達成したため。

LCAGは引き続き、電子化推進に向けた全ての顧客に対して働き掛けていく方針だ。

平野ロジ

ベリー貨物専用車両で運行

益子営業部長「＋7」導入背景語る

益子研一営業部長

平野ロジスティクスで車両の企画・開発を行っている益子研一営業部長兼関東支店長は「＋7」導入の背景について、ベリースペースを活用した貨物の転送需要の高まり、環境負荷低減、物流の効率化が求められている事業環境などを挙げる。今後、1台目の運行を通じて改良点などを抽出し、2台目以降の「＋7」に反映、利便性向上につなげる方針だ。

益子営業部長の発言要旨は次のとおり。

▽航空機は炭素繊維の活用、軽量化、燃費の改善など常に進化している。貨物輸送機材も例えばコンテナの軽量化が進んでいる。平野ロジスティクスが96チェンパレット対応トラックを導入して30年が経過するが、この間、トラック分野については大きな進化が見られなかったと言えるのではないか。96チェンパレット対応トラックを製造した会社として、次世代の車両を製造することが重要であるという認識のもと、新たな車両の設計・開発に取り組んできた。

▽2層構造の車両の開発は、既に2009年9月の段階で検討していた。しかしこの時点では「夢物語」ということで終始していた。以降、96チェンパレット仕様のULDを5台搭載できるフルトレーラー車「＋2」、4台搭載できるセミトレーラー車「＋1」を開発・導入する中で、「＋1」で活用しているスカニア社のヘッドは超低床仕様であり、かつ平野ロジスティクスと協力関係にあるトランスウェブ社は、スカニア社と取引関係にあった。「＋7」の導入の背景には、こうした御縁もあった。

▽欧州のトラック・トレーラのメーカーは効率性、二酸化炭素削減などの環境負荷低減を特に重視している。物流事業者は運行管理を徹底している。欧州で物流の先進性、物流事情を見聞し、実感した。また欧州でスーパーマーケットへの商品配送に2層構造のトレーラーを導入しているケースを実際に現地で見る機会があった。

▽コスト削減が重視される事業環境にある中で、より多くの貨物を1台の車両で輸送することは、ドライバーの賃金の確保という観点からも重要な取り組みだ。さらに今後はパッセンジャー便のベリースペースを活用した貨物輸送の頻度は増加すると見ている。

▽こうした事業環境や、欧州で物流の先進性・現地事情を見聞したこと、また各方面からの協力がある中で、改めて2層構造のトレーラーが「最適解」と判断し、研究を行うことになり、今回、導入に至ることになった。

▽4月中旬にも運行を開始する予定だ。それまでに上屋でのフィッティングテストなども実施する。1台目の実運用を受けて、お客さまからのニーズ、改良点を抽出しながら、今後、導入する2台目以降の「＋7」に生かすことで利便性向上につなげたい。

神戸で航空需要拡大フォーラム

兵庫 井戸知事「空港は需要超過、既存資源活用を」

出席者によるパネルディスカッション。左から、高橋教授、山中委員長、志村常務、加藤教授

関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラムが29日、神戸市内で開催された。兵庫県の井戸敏三知事は関西国際空港で旅客が増加し混雑していることや東京オリンピックの開催などを挙げ、「空港は需要超過になりつつあり、既存資源を有効活用することが重要」とあいさつ。関西経済連合会国土・広域基盤委員会の山中諄関空担当委員長（南海電気鉄道会長）、新関西国際空港会社の志村格常務、関西大学商学部の高橋望教授、慶應義塾大学商学部の加藤一誠教授が出席し、関西エアポートが4月から関空、大阪国際空港（伊丹）の運営を始めることなどについて意見交換した。

フォーラムの主催は兵庫県。井戸知事は「（フォーラムで）神戸空港の民間運用についての道筋を示してもらえれば。3空港を有効活用し、航空需要をマキシマイズする方向を目指して考え、実行していきたい」と述べた。

高橋教授は基調講演で関西エアポートにネットワークの拡充や周辺地域との協議を求める一方、新関空会社と政府には「所有者は運営に口出しをせず、将来のイベントリスクを補完する役割を果たしてほしい。また不採算部門の縮小やこれまで無料だったものの課金などに注意するべき」などと語った。中長期的には伊丹と神戸空港の運用時間や便数の規制を緩和し「デュアル・ハブ」とすることも提言。神戸と但馬、八尾、南紀白浜空港の一体運営の可能性にも言及した。

出席者によるパネルディスカッションでは、加藤教授は関西3空港の役割について「タブーを打ち破り、科学的議論を行うことが必要」と問題を提起。地域・地元戦略としてアウトバウンドの重要性も指摘した。

志村常務は関空と伊丹の経営統合以降の取り組みと両空港の現状、コンセッションの経緯などを説明。「関空は国際線、伊丹は国内線の拠点であり、神戸の運用制限は地域の合意。まずはコンセッションを成功させてほしい」と述べた。

山中委員長は関西の経済界を挙げて関西エアポートを支援することを改めて強調した上で、「利用者サイドに立ったチェックも必要」としたほか、「関西エアポートはまずは関空と伊丹の運営を軌道に乗せなければならず、神戸を含めるかは次の段階。ただ、3空港を一体運営したとしてもパイの取り合いだけは避けるべきだ」と語った。

日本航空

香港、ハノイ線機材を大型化

日本航空は来月、成田－香港線（735便）および成田－ハノイ線（751便）の機材を一部、大型化する。23日発表した。735便はB787－8型機をB777型機とする。運航日は4、5および22～24日。751便はB787－8型機をB787－9型機とする。運航日は2～5日。

成田空港

施設レイアウト焦点に

50万回時に貨物300万トン

29日の「成田空港に関する四者協議会」で成田国際空港会社（NAA）が示した需要予測は、成田空港の発着回数について2022年度に年間30万回、37年度に50万回に到達するという内容だ。50万回到達時点の年間旅客数は7500万人（15年度見通し3800万人）、貨物量は300万トン（同200万トン）と予測している。成田空港の現行の貨物取り扱い能力は年間235万トンだ。旅客ターミナルや貨物施設の配置をはじめとする施設レイアウトも今後の焦点となる。

（稲垣　健）

解説

「さらなる機能強化」において

成田－仁川線については、2014年4月に定期便の運航を開始した。しかしその後の韓国発需要落ち込みなどによる路線収益上の問題で、15年12月22日から同便の運航を取りやめていた経緯がある。

16年夏季スケジュール中の成田線（4月19日～10月29日）、青島線（4月1日～同）の運航計画は次のとおり（全て現地時間）。

△成田－仁川線▽322便（火・水・木）＝仁川発17時55分、成田着20時20分▽321便（同）＝成田発21時20分、仁川着23時50分△仁川－青島線▽221便（月～金）＝仁川発2時30分、青島着4時▽222便（同）＝青島発5時、仁川着6時25分

は34・1％減の398トン。昨年3月末で福山通運との包括的契約に基づく輸送を終了。昨年4月からは全日本空輸との貨物コードシェアを行っている。

トン。宅配貨物が堅調。福岡、鹿児島を中心に鮮魚が順調に推移した。主な空港からの発送は、福岡が8・6％増の3755トン、長崎が9・3％減の519トン、熊本

2月の九州地区発国内航空貨物輸送実績

単位＝トン・％

発空港	ANAグループ		JALグループ		SFJ		全体	
	重量	前年比	重量	前年比	重量	前年比	重量	前年比
福岡	3,755	108.6	4,020	100.6	70	28.8	7,845	101.9
対馬	12	88.5	—	—	—	—	12	88.5
佐賀	36	63.6	—	—	—	—	36	63.6
宇部	82	78.8	33	113.3	11	全増	126	94.6
北九州	—	—	62	135.2	316	88.3	378	93.6
長崎	519	90.7	185	132.1	—	—	704	98.8
福江	13	159.0	—		—	—	13	159.0
熊本	571	116.7	308	95.1	—	—	879	108.1
大分	102	59.7	438	110.4	—	—	540	95.1
宮崎	480	112.4	79	112.7	—	—	559	112.4
鹿児島	995	101.6	672	107.9	—	—	1,667	104.0
奄美	—	—	49	111.4	—	—	49	111.4
合計	6,563	104.6	5,847	103.1	398	65.9	12,809	102.1

Sea&Air輸送は